

CIDADE, APROPRIAÇÃO E URBANIDADE.

Uma análise do traçado urbano de Blumenau como rede de espaços públicos.

Autor: **Karol Diego Carminatti**

Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC (Mestrando)

Orientador: Almir Francisco Reis

E-mail: karolcarminatti.au@gmail.com

RESUMO

Recentemente a discussão acerca das qualidades urbanas das cidades tem se tornado mais frequentes e dentre elas o espaço público surge como principal elemento no debate. Com ele, um importante conceito aparece, o de urbanidade, tentando identificar como uma cidade pode ser acolhedora para seus habitantes e transeuntes. Considerando que o espaço público é constituído por um conjunto de ruas, propomos investigar a cidade a partir de uma questão: Poderia o traçado urbano ser um agente propiciador de urbanidade? Partindo de leituras com diversas abordagens metodológicas, propusemos analisar Blumenau, importante cidade de Santa Catarina, para compreender o papel do traçado urbano e suas implicações na cidade. Analisando o processo de crescimento urbano através da teoria da sintaxe espacial, identificamos que a urbanidade da cidade se modificou ao longo da história, configurando uma nova dinâmica de relações sócio-espaciais e indicando o surgimento de um possível “novo centro” para a cidade.

Palavras Chave: Urbanidade, traçado, integração.

ABSTRACT

Recently the discussion about urban qualities of the cities has become more frequent and among them the public space emerges as the main element in the debate. With it, an important concept appears, the urbanity, trying to identify how a city can be welcoming to its inhabitants and passers-by. Whereas the main public space consists of a set of streets, we propose to investigate the city from a question: Could the urban layout be an enabling agent of urbanity? Starting readings with various methodological approaches, we proposed to analyze Blumenau, capital city of Santa Catarina, to understand the role of urban design and its implications for the city. Analyzing the process of urban growth through the theory of space syntax, identify the city urbanity changed throughout history, setting a new dynamic of socio-spatial relationships and indicating the emergence of a possible "new center" for the city.

Keywords: Urbanity, layout, integration.

1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS

No século XXI a crescente discussão a respeito dos espaços de caráter coletivo tomou força por diversos movimentos sociais que se manifestaram nestes lugares e por discussões acadêmicas, profissionais e políticas que começaram a entender o espaço público como componente fundamental da cidade. Nesse contexto, surge uma nova qualidade do urbano: a urbanidade. Ainda pouco estudada, a urbanidade se refere à civilidade como característica típica da cidade, dos seus lugares, individualmente e em seu conjunto, se referindo ao modo como espaços da cidade acolhem as pessoas, possibilitando interfaces entre os diferentes agentes da vida urbana.

Este trabalho parte do interesse em compreender o traçado urbano como propiciador de urbanidade. A forma da cidade indicaria uma determinada qualidade espacial, possibilitando determinadas formas de apropriação coletiva; a sua mudança implicaria em novas relações sócio-espaciais, alterando as formas pelas quais a cidade é vivida em seu cotidiano. Para compreender este processo utilizamos Blumenau, importante cidade de Santa Catarina, como estudo de caso.

Sendo a principal cidade da região do Vale do Itajaí, Blumenau se destaca por possuir uma economia pautada no setor têxtil, tecnológico e na sua atratividade turística. A cidade, nascida na foz do ribeirão da Garcia, afluente do rio Itajaí-açú, foi colonizada por alemães a partir de 1850 e há 165 anos vem se construindo em um sítio físico com características bastante específicas em função de sua situação de vale. Com uma formação inicial derivada dos lotes estreitos e compridos definidos pelo traçado colonial, Blumenau se expandiu lentamente entre os morros e os rios. Neste processo de expansão ao longo da história a cidade reconheceu diferentes espaços públicos e os modificou, alterando sua configuração e os modos de vivência do espaço urbano.

Nos últimos 70 anos o crescimento da cidade se intensificou e juntamente com ele ocorreram mudanças significativas no traçado. Estas mudanças implicaram na modificação gradual da apropriação socio-espacial da cidade. O centro da cidade é um exemplo destas modificações, um lugar que possui muita vida no horário comercial, mas que perde sua vitalidade na medida em que os equipamentos comerciais vão fechando.

Este fenômeno começou a acontecer quando, através de políticas públicas aliadas a localização de grandes indústrias e a uma forte pressão do mercado imobiliário, a cidade teve seu traçado modificado e ampliado, direcionando a sua expansão para o norte. Com um crescimento populacional acelerado nesta região, novos equipamentos e serviços surgiram, conformando pequenos centros de bairro ou até mesmo centros de tal porte que passaram a competir com as atividades comerciais do centro da cidade. O centro original perdeu seu caráter habitacional e se tornou em sua maioria um setor de comércio e serviços. A população que residia nele até então lentamente migrou para outras partes da cidade, especialmente o norte, contribuindo ainda mais para que, atualmente, o centro não possua vitalidade fora do horário comercial. Este cenário está delineando uma forte tendência e é sobre ela que o trabalho se aprofunda.

A hipótese deste trabalho parte do pressuposto de que o centro de Blumenau está se deslocando e juntamente com ele a sua urbanidade devido a mudanças na sua configuração. O centro original ainda é um dos lugares mais ativos da cidade, mas está gradativamente perdendo sua força e consequentemente diminuindo a apropriação de seus espaços públicos originais.

O principal objetivo do trabalho é analisar a conformação histórica do traçado urbano de Blumenau, sua configuração atual e o seu papel enquanto estruturador dos espaços públicos e propiciador de urbanidade. Constituem objetivos específicos do trabalho:

- 1- Analisar os determinantes históricos que criaram e modificaram a rede de espaços públicos de Blumenau;
- 2- Descrever o papel do traçado urbano atual enquanto estruturador da rede de espaços públicos da cidade;
- 3- Aferir a efetiva apropriação destes espaços e sua correlação com a urbanidade.

Para estudar historicamente a evolução do traçado de Blumenau realizamos uma investigação que tem por base documentos históricos, mapas, fotos, gráficos, como meio de entender também a vida da cidade nos diferentes momentos da sua história. Esta leitura tem por base teórica e metodológica trabalhos preocupados com o processo de crescimento urbano buscando trabalhos como *Las formas de crecimiento urbano* (Solá-Morales, 1997), *Urbanidades* (Aguar, 2012), *Arquitetura, Urbanidade e Meio Ambiente* (Reis, 2011) entre outros.

Na segunda parte da investigação procurou-se entender o traçado sob um aspecto quantitativo e qualitativo, evidenciando suas implicações nas relações socioespaciais. Propomos como abordagem o uso da Sintaxe Espacial, desenvolvida por Hillier e Hanson em 1984 e descrita no livro *The Social Logic of Space*. Esta teoria busca descrever a configuração do traçado e as relações entre os espaços públicos e privados através de medidas quantitativas, que permitem compreender aspectos importantes do sistema urbano procurando identificar propriedades socialmente significantes. A análise sintática foi feita sobre os diversos mapas de expansão da cidade, evidenciando as estruturas espaciais consolidadas nos seus diferentes momentos históricos.

Por fim, buscamos reconhecer diferentes aspectos através dos vários momentos históricos da cidade e correlacioná-la com a urbanidade atual, buscando características intrínsecas do traçado urbano, este sendo um possível agente propiciador de tal urbanidade.

2 URBANIDADE E O TRAÇADO URBANO

O conceito de urbanidade tratando neste artigo se refere ao modo como os espaços da cidade são acolhedores às pessoas, em outras palavras, o quão uma cidade pode ser hospitaleira. Entendendo o espaço público como o lugar de todos, do convívio e da diversidade, fundado sobre valores coletivos, ele se torna um componente fundamental para a urbanidade. Porém, frente à forte tendência cultural marcada por espaços introvertidos, shopping centers, grandes muros de condomínios fechados, vastas áreas de estacionamento, experienciamos um espaço público cada vez mais inóspito indo de encontro a uma tendência atual de segregação.

Quando falamos de urbanidade, necessariamente falamos do caráter da cidade. Seria o conjunto de qualidades que dão forma ao espaço urbano, sendo elas boas ou más, às quais o nosso corpo está exposto. A urbanidade não é sinônimo de vitalidade mas sim do modo de apropriação dos espaços, no modo como o corpo se relaciona com o espaço e o que esta relação produz.

Aguar (2012:63) propõe operacionalizar a urbanidade para utilizá-la como parâmetro de qualidade arquitetônica. O autor entende que o conceito de urbanidade está intimamente conectado à arquitetura do espaço público, de uma forma geral: “Refiro-me à urbanidade inerente às diferentes escalas do espaço público [...], passando pela largura da calçada até definições sobre o desenho de ruas, quarteirões e bairros inteiros”. As diversas escalas contribuem à condição de urbanidade e se tornam por definição uma qualidade das formas. Ainda que reflita no comportamento e bem-estar das pessoas no espaço público através de uma dimensão social, a urbanidade possui também uma dimensão essencialmente material.

Sendo uma discussão recente, a urbanidade se tornou um tema de estudos para vários teóricos em várias áreas. Reconhecendo o fracasso dos modelos de cidade implantados pelo movimento moderno, vários autores se dedicaram a compreendê-la.

Em 1961, andando pelas ruas de Nova York, Jane Jacobs apontava características que ela intitulava como condição de diversidade. Lugares animados, com vida na rua, mistura de tipologias arquitetônicas e pessoas e, principalmente, interagindo com o espaço urbano. A diversidade reconhecida por Jacobs possuía uma dimensão arquitetônica e outra social. Na arquitetônica a autora capta aspectos da configuração urbana quando, por exemplo, recomenda a projeção de quadras mais curtas sendo um elemento que oxigena a vida urbana e cria condições de urbanidade. Na social fala da importância entre a relação de vizinhos para que vigiem a rua tornando-a mais segura.

Na mesma época outro autor envereda na busca por formular elementos de urbanidade. Kevin Lynch elabora e propõe uma forma interessante e prazerosa de olhar a cidade. Esta apreciação ocorre através de uma leitura da vida urbana, ou seja, como pessoas e edifícios se relacionam. Através de entrevistas com as pessoas, Lynch formula uma dimensão estrutural reconhecendo que a maneira como as pessoas vivem a cidade está ligada ao sentido visual que elas possuem, e que isto resulta em uma rede que articula as atividades diárias de cada indivíduo. Surge um elemento central apontado por Aguar (2012:65) sobre o

discurso de Lynch: a condição estrutural, como rede interconectada. Lynch também utiliza a legibilidade como uns dos conceitos fundamentais para o seu método. A legibilidade indicaria a clareza dos espaços ou conjuntos deles na cidade. Segundo Lynch, esta percepção clara estaria condicionada à continuidade espacial, aos elementos da cidade unificados de tal forma que pudessem ser percebidos de uma maneira contínua.

Porém, nas suas entrevistas, Lynch não consegue um resultado expressivo destes conceitos, então sugere outro modo descritivo que nos parece elemento principal na condição de urbanidade e elemento fundamental para o desenvolvimento deste artigo. Sugerindo a 'linha de movimento' como conceito, o autor propõe um modo descritivo que abarca a rede urbana na sua totalidade: "uma cidade é estruturada por um conjunto de vias organizadas. O ponto estratégico de tal conjunto é a intersecção, o ponto de ligação e decisão para a pessoa em movimento; se isso puder ser claramente visualizado [...] o observador poderá então criar uma estrutura satisfatória" (Lynch, 2006:109).

Esta afirmação de Lynch nos soa bastante interessante. As vias são compreendidas como elementos individuais mas que, quando unidos, formam um determinado traçado mantendo uma certa relação de espaçamentos. Novamente aparece um conceito de configuração espacial que se assemelha as 'quadras curtas' defendidas por Jacobs.

A compreensão do sistema urbano através do traçado proposta por Lynch, vai de encontro com a abordagem descritiva feita por Hillier e Hanson em 1984 na University College of London. Este método denominado como Sintaxe Espacial, descreve de forma mais eficaz os elementos de urbanidade que buscamos para referenciar este trabalho. Para os autores a urbanidade está condicionada a três fatores: o primeiro trata da escala global da cidade considerando que as áreas urbanas são importantes elementos que geram, controlam e sustentam o padrão de movimento exercido pelas pessoas. Aqui aparece uma importante contribuição de Hillier quando afirma que "o modo como os edifícios estão distribuídos em torno de determinados lugares é importante, mas essa forma de arranjo espacial não pode produzir urbanidade. O modo como o espaço se posiciona com relação ao entorno é um determinante mais importante. Urbanidade e a comunidade virtual são produtos da escala maior de organização do espaço, que é o desenho global". Hillier sugere que a escala do todo é determinante no modo como os espaços são apropriados. O conceito de comunidade virtual é inerente a presença de habitantes de uma comunidade e os transeuntes que apenas passam por ela mas que empregam um determinado sentimento de apropriação. Aguiar (2012:69) descreve a comunidade virtual como um "agrupamento humano heterogêneo que ocupa os espaços públicos da cidade como uma comunidade que não existe como realidade, mas sim como potência ou faculdade". A comunidade virtual seria portanto o segundo fator fundamental visto por Hillier como condicionante de urbanidade. O terceiro se refere a escala local dos espaços, o modo como são constituídos os espaços públicos a nível de interface com os edifícios. Na cidade atual este fator se demonstra presente de forma pertinente. Os muros, paredes cegas e empreendimentos privados outrora criticados por Jacobs, agora reaparecem como dimensão analítica para Hillier. Isto reforça a importância da configuração espacial local tanto quando a do todo e abriga outro conceito elaborado por Hillier: dos espaços convexos. São os espaços com certa clausura, por exemplo uma rua definida pelas paredes das edificações.

Todo o trabalho construído por Hillier e sua equipe evidenciam a configuração do traçado urbano como um aspecto importante para aferir a urbanidade já observada por Jacobs e Lynch: O traçado urbano resulta como um elemento possível de ser aferido através de métodos quantitativos e comparativos com uma dinâmica local e global, incorporando agentes fixos e transeuntes podendo ser um mensurador de níveis de urbanidade.

3 A SINTAXE DO TRAÇADO E SUAS FORMAS DE CRESCIMENTO URBANO

Até então, os autores aqui mencionados relacionam o estudo da urbanidade como resultado da forma espacial dos lugares. A cidade seria uma estrutura produzida por um arranjo de espaços e entre estes está aquilo que reconhecemos como espaço público. Este seria o conceito mais direto de rede espacial e seria também a abordagem que dá subsídios a dimensão sintática da cidade, se referindo a inter-relação dos espaços públicos e o modo como se relacionam com os edifícios que os conformam.

Entendemos que a sintaxe espacial se refere a dimensão que articula os espaços criados pelo homem levando em consideração que toda a ação humana que acontece no território ocorre através de tal articulação. Os deslocamentos que caracterizam a articulação espacial são um estado sequencial de eixos, um arranjo constituído por linhas que conduzem os movimentos. São as linhas pelas quais nos movemos, e

importa entender e estudar se são curtas ou longas, na medida em que definem a espacialidade da cidade, dos seus edifícios e lugares privados.

As distâncias dos espaços nos remete a diferentes escalas, as mesmas encontradas por Hillier, (global e local) que se sobrepõem ao arranjo de movimentos. A nível local, a urbanidade se traduz a partir da relação direta entre interiores privados e espaços abertos públicos juntamente com a forma geométrica que dá convexidade a estes espaços. Quando alguém experiencia a escala local, automaticamente estará inserida na escala global mesmo que seja uma prática inconsciente. Hillier considera que a escala global é predominante à escala local. Um espaço com características locais, uma vez inserido em um contexto maior, assume uma condição diferente de urbanidade. “É exatamente a importância que é dada à estruturação global do tecido urbano que a diferencia da maioria das teorias descritivas que relacionam forma urbana e sua efetiva apropriação” (Reis, 1993:31). O resultado de qualquer urbanidade, portanto, seria uma sobreposição de aspectos globais e locais.

Aqui aparece outro conceito que resulta da sintaxe espacial, o das centralidades. Hillier aponta que uma centralidade é definida quando características globais e locais se sobrepõem manifestando um traçado bastante intrínseco. Poderíamos então presumir que um lugar com centralidade tende também a ser um lugar com urbanidade.

Na teoria da Sintaxe Espacial, Hillier e Hanson identificam medidas quantitativas que podem ser mensuradas e que tratam da relação entre os espaços urbanos públicos. Neste artigo será utilizada a principal medida que, a nosso ver, relaciona muito bem os aspectos configuracionais com a busca por aferir graus de urbanidade em diferentes momentos: a medida de integração. Considerando a cidade como um sistema, a integração analisa a profundidade que este sistema possui. Resumidamente seria o número de passos topológicos necessários para, de uma determinada linha, alcançar outra linha ou outras linhas do sistema. Quanto mais próxima uma linha está em relação a todas as outras, esta será considerada integrada. O contrário disso indicaria uma linha com grau de segregação, ou seja, com maior profundidade. A integração espacial estaria então inerente a posição do espaço em relação ao todo. Esta medida se torna eficaz quando entendida que a condição global da urbanidade está relacionada ao posicionamento de cada espaço com o todo da cidade. Esta posição se torna um potencial integrador desde que se compreenda o tecido urbano como uma rede de espaços.

Propomos o estudo e aplicação destes conceitos em uma das principais cidades do Estado de Santa Catarina, Blumenau. Com o crescimento urbano em 165 anos de história, a cidade parece estar perdendo sua vida no espaço urbano. Edifícios privados se tornaram introvertidos anulando uma conexão formal com o espaço público. Este fenômeno pode ser observado na área central da cidade que desde seu surgimento, também como núcleo colonial, vem modificando suas relações sócio-espaciais transformando seus níveis de urbanidade. Propomos discutir aqui o processo de esvaziamento da área central e o surgimento de uma nova área que se configura como um novo centro. Para isso abordamos a configuração espacial como sendo uma das principais razões para tal processo.

Utilizamos dois recortes para as análises. Um tratando da cidade como um todo e outro recorte focado na região central da cidade, visto que ela está no centro da discussão deste trabalho. Neste recorte com um caráter mais local utilizamos a demarcação atual do bairro centro de Blumenau, mas acrescentamos outros dois recortes adjacentes que, ao nosso ver, compõem a estrutura urbana central através da sua configuração e suas preexistências naturais.

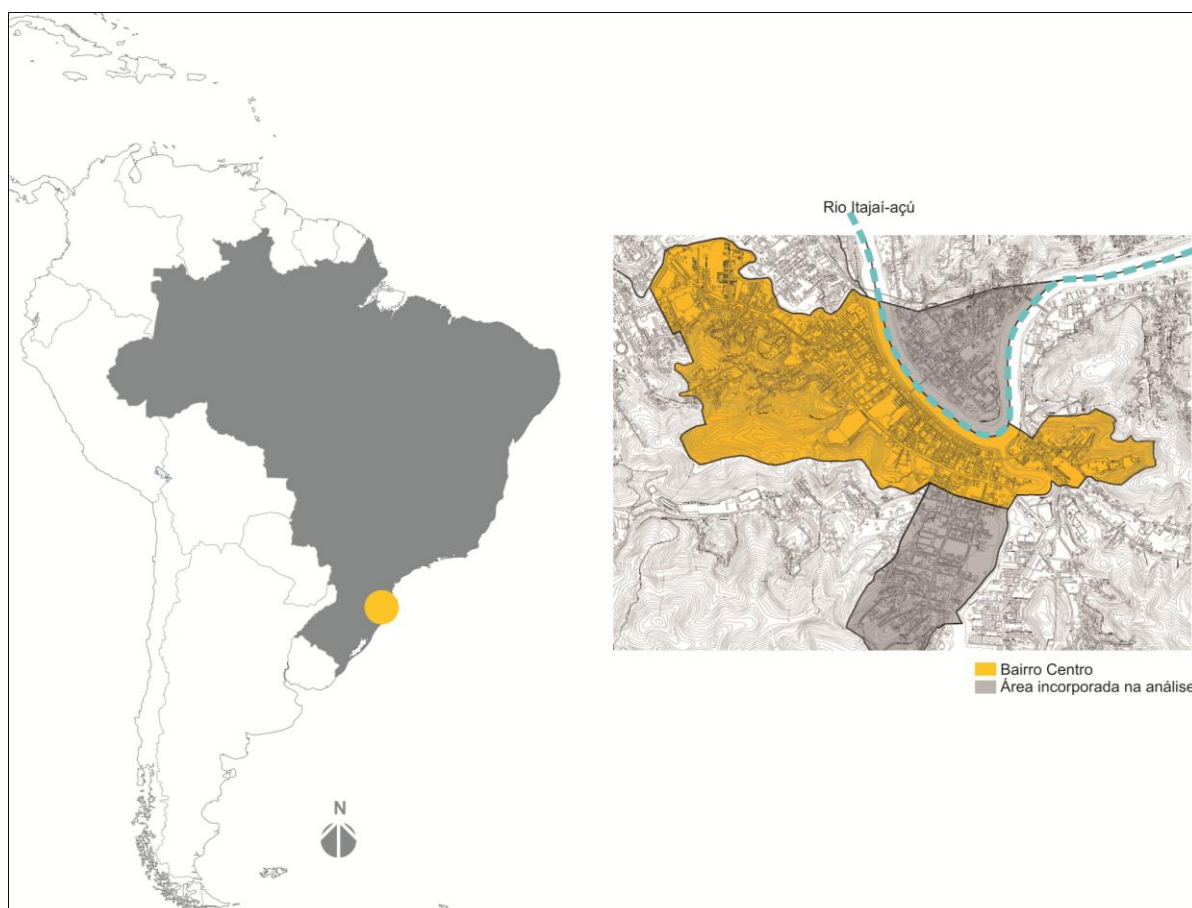


Figura 1 –Localização da região central de Blumenau e recortes adjacentes.

Fonte: Elaboração a partir de mapa base da Prefeitura Municipal de Blumenau

Três abordagens foram necessárias. Primeiramente reunimos mapas históricos de diferentes épocas onde pudessem ser observados o processo de crescimento urbano da cidade e a evolução do traçado. Posterior a observação estudamos períodos importantes da cidade, resultados de fatores históricos e culturais, correlacionando-os com o desenvolvimento do traçado. Por final, realizamos uma terceira abordagem que mostrasse se o resultado da análise configuracional realizada condiz apropriação dos espaços públicos efetivamente encontrada nos lugares de usos coletivo.

Para analisar a formação do traçado urbano de Blumenau, este artigo se baseou no método descrito por Solá-Morales no livro “*Las formas de crecimiento urbano*” que propõe estudar o processo de construção da cidade relacionado o espaço com o tempo tendo o parcelamento da terra como variável fundamental. Para identificar os três momentos observados por Solá-Morales (Parcelamento, infraestrutura e edificação) nos valem de mapas históricos da cidade que mostrassem de forma clara o processo de crescimento de Blumenau. Com a finalidade de compreender melhor este processo, subdividimos a análise em três momentos cruciais para a construção do traçado. O Primeiro se tratando da estrutura colonial da cidade, o segundo mostrando a industrialização como grande propulsor do desenvolvimento urbano e em uma terceira abordagem verificando o resultado destes dois momentos na estrutura urbana atual.

Em todas as análises o uso da sintaxe espacial foi imprescindível pois o que interessa neste trabalho é compreender a construção do traçado de Blumenau através de momentos históricos. A análise configuracional auxiliará a compreender as mudanças da dinâmica de apropriação dos espaços urbanos públicos e mostrará como, sendo objeto principal deste estudo, o centro da cidade está perdendo sua urbanidade.

4 BLUMENAU, DOS LOTES COLONIAIS A EXPANSÃO AO NORTE

Dentre as várias regiões do estado, o Vale do Itajaí sedia municípios que ainda hoje evidenciam aspectos da colonização italiana e alemã. Entre eles Blumenau se destaca por ser uma cidade com grande atratividade turística e uma forte economia que a anos vem sendo pautada no setor têxtil. Distante a 140km de Florianópolis, com uma área de 509,38km² e constituindo um marco regional importante, Blumenau

também é sede da Região Metropolitana do Vale do Itajaí possuindo a terceira maior população do estado de Santa Catarina, 338.876,00 habitantes segundo o SENSO IBGE de 2013.

O primeiro sinal de ocupação da atual cidade de Blumenau, surgiu com a chegada de imigrantes alemães em 1850 sob o comando de Dr. Herman Blumenau, através do Rio Itajaí-açu se estabelecendo na foz do ribeirão Garcia. Logo nos primeiros anos foram feitas as demarcações de lotes urbanos e rurais. O parcelamento das terras, no caso da Colônia Blumenau, se distinguiu das outras colônias na medida em que o Dr. Blumenau rompeu com a tradição de criar lotes com dimensões iguais ou aproximadas. Schröder (2003, p. 139) diz que o colonizador "criou propriedades menores de cinco a trinta jugadas para artesãos e diaristas e maiores de oitenta a cem jugadas para colônias com capital suficiente". As "jugadas" aqui mencionadas correspondem a um terreno que uma junta de bois poderia lavrar em um dia de trabalho. Neste momento já havia um sinal claro de segregação espacial em função do poder de capital que cada emigrante possuía.

Sendo Implantada sobre as terras de um vale, a colônia sofreu grandes influências da conformação física do território no seu processo de ocupação. A água também foi um fator determinante para situar o povoamento que se alastrou pelas bordas dos ribeirões. O rio se tornou a referência principal sendo o guia para a abertura de estradas e guia para o parcelamento das terras. Os lotes foram demarcados perpendiculares aos cursos d'água, estreitos e compridos garantindo que além do acesso à água, todos os colonos pudessem se encontrar em uma pequena distância. Tal demarcação contribuiu para o desenvolvimento da economia local que era baseada em atividades agrícolas e posteriormente manufatureiras. Todos os lotes mantiveram contato direto com o rio para utilização da água primeiramente para a agricultura e mais tarde como força motriz para os engenhos e fábricas.

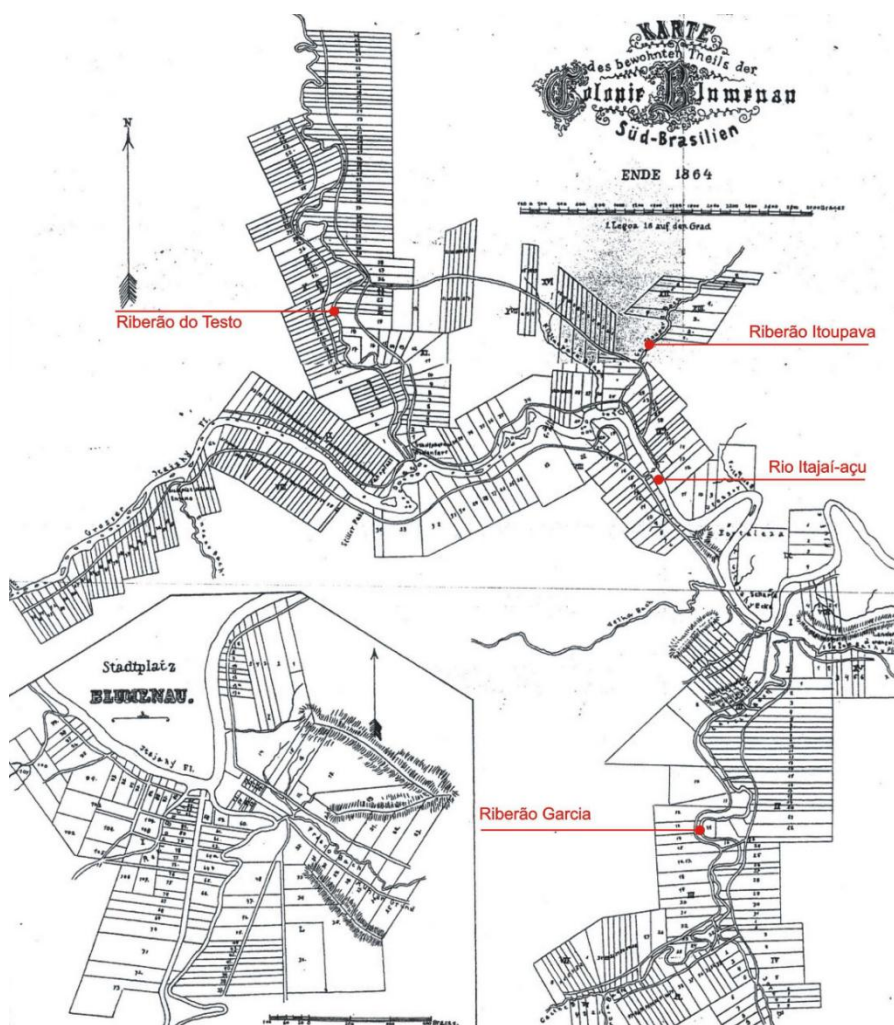


Figura 02 - Mapa da Blumenau colônia – 1864

Fonte: Arquivo histórico de Blumenau

No caso de Blumenau, além do parcelamento do solo, alguns elementos nortearam a formação da e do seu traçado urbano colonial. A igreja se tornou um marco para a colônia surgindo alguns anos depois de sua fundação. O porto fluvial também representou um elemento importante para a cidade. Não apenas por ser o lugar onde chegavam os imigrantes mas também por ser o lugar por onde saíam as mercadorias. Junto a ele estavam os comércios que se beneficiavam desta proximidade e mantinham uma certa vitalidade no espaço urbano. Obviamente esse era o lugar com maior apropriação pública na colônia fato que explica o posicionamento da Stadplatz, a primeira praça. Com estes elementos surgiu um núcleo efetivo na colônia conformado pelo porto e a praça (Stadplatz) e por uma rua de comércio que se ligava a Igreja protestante no alto do morro.

O dinamismo que se fundou sobre este cenário cresceu com o passar dos anos. A colônia, que em 1890 se tornou um município, continuou com o processo gradativo de parcelamento do solo combinando relações econômicas e sócio-culturais.

Outro importante fenômeno que contribuiu para a conformação do traçado urbano de Blumenau está relacionado ao seu processo de industrialização. Com um período de adaptação econômica, a cidade criou condições para desenvolver sua economia e com isso transpor a atividade agrícola dando origem a uma nova fase econômica, entre os anos 1880 e 1914, caracterizada pela pequena indústria.

O surgimento da atividade industrial norteara aberturas de novas vias e a implantação de infraestruturas, custeadas pelas próprias empresas. Nos anos entre 1880 e 1882 três das atuais grandes empresas da cidade iniciaram suas atividades. A malharia Hering se fixou exatamente no núcleo estruturador da cidade aproveitando, como descrito anteriormente, a força da água e os serviços do porto assim como toda a infraestrutura existente, ainda que fosse pouca. Em 1880 a empresa Karsten, foi a primeira manufatura a estar afastada do centro, se localizando na região norte da colônia. Nos anos 1885 as Industrias Garcia, atualmente comprada pela empresa COTEMINAS, também se instalou fora do núcleo original da cidade ao sul da colônia, junto ao prolongamento do ribeirão Garcia. Estas duas empresas que surgiram fora da estrutura colonial inicial, induziram a abertura de vias para o deslocamento de mercadorias e o povoamento do seu entorno por parte dos seus trabalhadores.

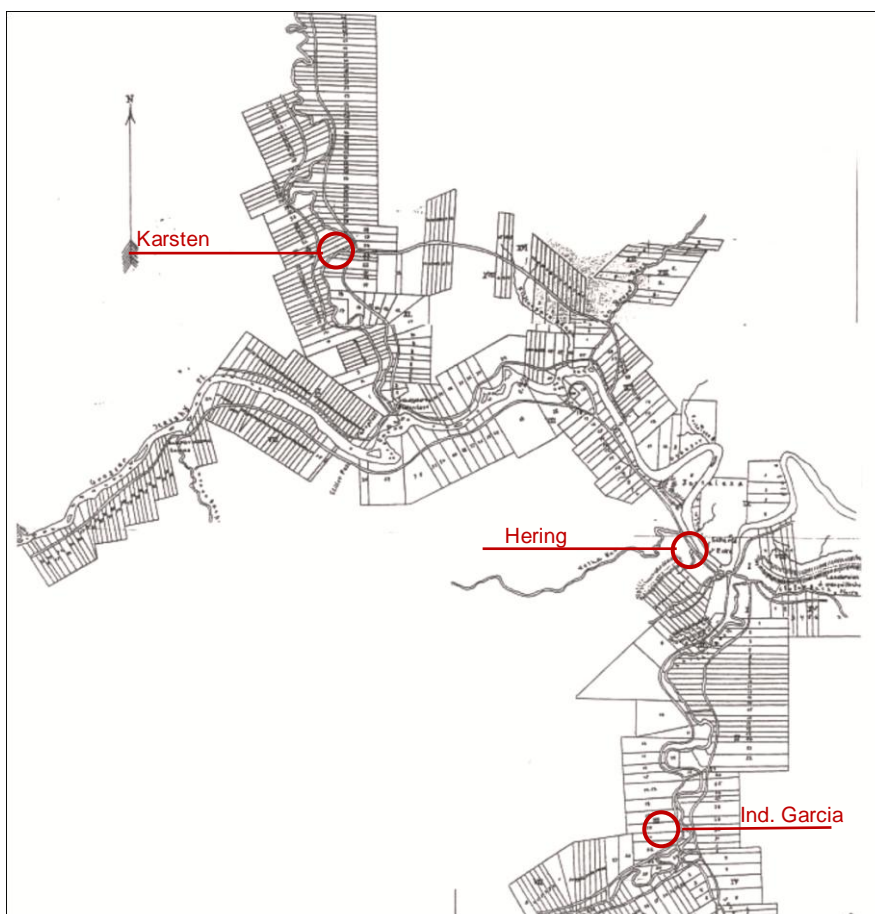


Figura 03 - As primeiras indústrias de Blumenau
Fonte: Arquivo histórico de Blumenau

Possivelmente, motivado pelo processo de industrialização, este período foi responsável pela primeira expansão do tecido urbano de Blumenau. Posteriormente, com o surgimento da energia elétrica e a inauguração da estrada de ferro, outras empresas surgiram fora do núcleo histórico da cidade. Mais tarde, com o advento da primeira e segunda guerra mundial houve grande imigração de alemães para Blumenau. Possuindo grande conhecimento e qualificação para atuar em indústrias, contribuíram para abertura de novas empresas e a ampliação de indústrias existentes. Até 1967 praticamente todas as atuais grandes empresas da cidade já estavam em funcionamento. Este foi um período em que a agricultura já não era mais um elemento chave da sobrevivência. Com maior número de habitantes a cidade sofreu um processo intenso de parcelamento do solo, abertura de novas vias e implantação de infraestrutura. As construções iam surgindo pouco a pouco na medida em que o desenvolvimento da cidade acontecia.

Nos anos seguintes, com a desativação do porto fluvial (1959) e posteriormente da estrada de ferro (1971), Blumenau entrou em um período de urbanização rodoviária intensificando ainda mais a expansão da malha viária para o deslocamento de mercadorias e pessoas.

O tecido urbano é, de forma geral, uma combinação de áreas e elementos dispostos no território. No caso de Blumenau as áreas são resultado da estrutura urbana colonial e do crescimento industrial da cidade. O processo de parcelamento do solo em especial se intensificou a partir da década de 60, quando o município passou a regulamentar empreendimentos que visavam a criação de loteamentos. Primeiramente se concentrado na área central da cidade, hoje estes empreendimentos se espalharam por todo o território blumenauense.

Apesar das várias transformações que ocorreram em Blumenau, o território ainda apresenta fortes características herdadas do seu processo de ocupação e de desenvolvimento industrial destacando os seguintes elementos estruturais:

- Um núcleo que articulou a formação da cidade e propiciou a ocupação urbana expansiva;
- As preexistências naturais como limitadores da ocupação;
- Uma estrutura fundiária essencialmente advinda de lotes coloniais e posteriormente reconfigurada com o parcelamento gradativo dos lotes originais;
- Um advento industrial que impulsionou o crescimento da cidade modificando e expandindo o traçado urbano;
- Um sistema de movimentos definido em três níveis: Um primeiro momento que se articulou por vias aquáticas e ordenou o território colonial demarcando-o em ocupações lineares, posteriormente por uma linha férrea que facilitou o traslado de mercadorias e, atualmente com a desativação destes dois, se consolidou através de uma rede articulada por ruas e rodovias.

O espaço urbano de Blumenau, portanto, foi um resultado de processos históricos com fortes influências culturais. O traçado da cidade se organizou de tal maneira que permitiu uma estrutura dispersa, organizando o espaço público e reconhecendo nas ruas o seu principal valor. As praças e lugares públicos mais formais nunca foram muito evidentes na cidade, principalmente na medida que ela cresceu. As principais praças se localizaram no centro da cidade, lugar que até então possuía grande apropriação e que, com o passar dos anos, começou a perder sua vocação como lugar estruturador. Um dos elementos que certamente contribuiu para isso foi a ausência de moradias transformando a área central em uma região estritamente comercial e de prestação de serviços. Dias movimentados pelo caos urbano e noites vazias por ausência de pessoas. Lojas, cafés e restaurantes que ainda são típicos a uma relação direta com a cidade se mesclando meio a áreas com vastos estacionamento e edifícios com o térreo tomado por garagens ou cercado por muros. Certamente estas não são características que eram definidas por Jacobs, Lynch ou Hillier quando se referiam a lugares com urbanidade. Reconhecemos então que o centro da cidade de Blumenau está perdendo sua urbanidade. Não apenas perdendo, e sim migrando. Com uma característica de cidade formada por um traçado disperso e um aumento significativo da população, outros pequenos centros apareceram em diversos lugares a fim de suprir as necessidades locais dos moradores. Mas para onde então estaria indo a urbanidade da cidade? Seria possível afirmar que Blumenau terá um novo centro e que este não coincidirá com o lugar de origem da cidade? O traçado seria um fator decisivo na mudança da urbanidade de Blumenau? Sobre estas perguntas este artigo se desenvolve.

5 ANÁLISE SINTÁTICA DO TRAÇADO

A técnica de utilizar a axialidade, extraída da sintaxe espacial, propõe reduzir o sistema urbano a um conjunto de linhas que correspondem aos eixos das ruas e aos espaços públicos abertos. Utilizando o Software Dephtamp podemos obter a medida de integração de cada linha, indicando através de uma escala numérica e gráfica (em cores) a posição de cada segmento em relação ao todo. No mapa sintático as cores quentes indicam o maior grau de integração e as cores frias apontam o grau de segregação. No caso de Blumenau analisamos mapas históricos da cidade utilizando esta técnica. O objetivo estava em encontrar o núcleo integrador da cidade, considerando-o como centro morfológico e de urbanidade bem como parte fisicamente mais acessível do tecido urbano, observando a mudança do seu estado através do tempo. Ponderamos duas aproximações para cada mapa, uma que considere a configuração local e outra que abranja a configuração do toda cidade conforme proposto na sintaxe espacial.

Metodologicamente não elaboramos a análise sintática do traçado colonial de Blumenau visto que sua estrutura de vias ainda estava em formação, e pouco poderia nos auxiliar para compreender a dinâmica atual de urbanidade da cidade. Começamos nossa análise a partir da década de 50, quase 100 anos depois da fundação da colônia. Mesmo utilizando uma base de mapas com certo distanciamento temporal, consideramos que a forma urbana adquiriu características do período colonial sendo a mais marcante a configuração do traçado urbano.

A partir de 1955a expansão urbana se tornou evidente, e é este o momento que nos interessa estudar. O traçado que permanecia definido em poucas ruas se espalhou para a região norte por entre os vales conformando um tecido disperso. Pelas características físico-naturais Blumenau não é definida em quadras, mas sim por uma estrutura reticular em formato de “espinha de peixe”, situação que ainda hoje influencia no parcelamento do solo. Até meados de 1950 praticamente todas as principais empresas estavam estabelecidas na cidade, algumas no centro e outras nas áreas mais longínquas. Percebemos que, a partir daí as atividades industriais não exerciam mais influência sobre o traçado da cidade e se tornaram apenas lugares de desenvolvimento local auxiliando no povoamento de Blumenau. Os investimentos na abertura de novas vias e na expansão do traçado não era mais preocupação do setor privado, e a anos já estavam sendo executados pela esfera pública. Neste momento a cidade possuía uma ligação direta entre os dois lados do rio melhorando o deslocamento de pessoas e mercadorias.

Sintaticamente, na escala local, o traçado apresenta algumas linhas como potencial de integração. A sua maioria se concentra no centro histórico da cidade evidenciando que aquele era o lugar mais acessível, e que provavelmente mantinha um elevado padrão de urbanidade com uma intensa apropriação do espaço público. Quando consideramos a escala do todo, percebemos que esta apropriação era efetiva. Numa medida em que a integração toma uma grande proporção na área central, ultrapassando até mesmo o limite estabelecido pelo Rio Itajaí-Açú, as duas escalas, local e o todo, se sobrepõem dando a região do centro histórico características de centralidade. Espaços públicos mais formais como as praças também estavam inseridas nesta área central. Até então eram os únicos com considerável apropriação na cidade, não surpreendente, visto o grau de integração que observamos na análise sintática.

Seria o suficiente para afirmar que este era o lugar na cidade que possuía o mais alto grau de urbanidade. Habitação, comércio, espaços públicos e apropriação cotidiana, características essenciais para a vida urbana. O centro histórico pode ser considerado, neste período, como o núcleo integrador e estruturador das relações sócio-espaciais da cidade.

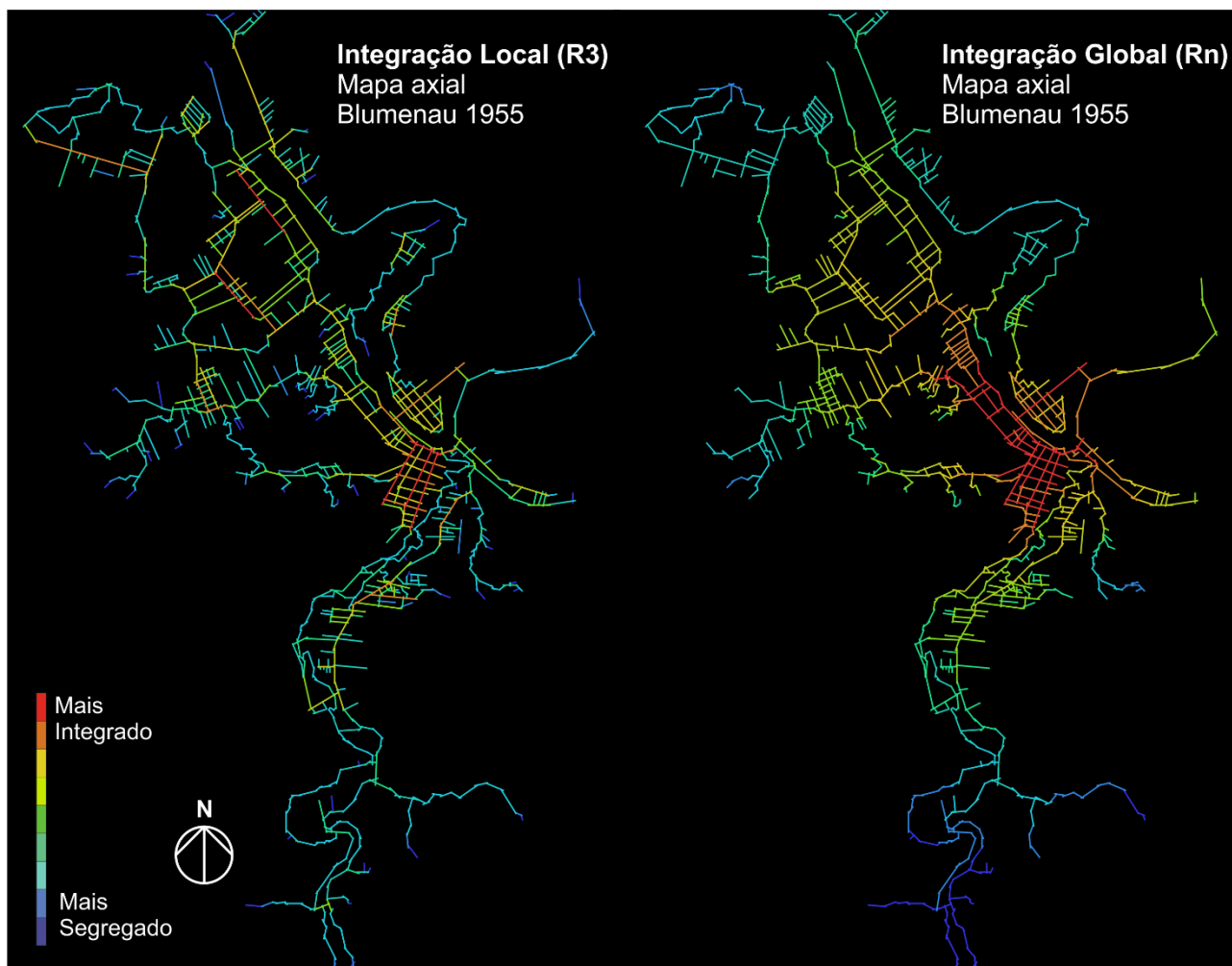


Figura 04 – Análise sintática sobre o mapa de 1955 de Blumenau

Fonte: Elaborado a partir de mapas do arquivo histórico de Blumenau

Com o desenvolvimento urbano, o traçado continuou a se estabelecer para a região norte. As ruas continuaram com as mesmas características configuracionais daquelas que vimos anteriormente, sob uma estrutura reticulada, sendo claramente observadas 20 anos depois. Com o mapa de 1974, pudemos identificar mudanças significativas nos padrões de integração que até então havíamos observado apenas na região central de Blumenau. Localmente, o centro da cidade que era o lugar mais acessível, perde suas características de integração quando duas linhas, também com alto grau de integração, surgem fora da região central, ao norte da cidade. Nos chama a atenção que próxima a uma delas esteja situada a Universidade Regional de Blumenau (FURB). Com um traçado consolidado a Universidade, fundada em 1964, se tornou um forte elemento de centralidade através de uma localização favorável em relação ao todo estando mais facilmente acessível. Posteriormente, a região obviamente se desenvolveu se beneficiando com a implantação do campus universitário.

Quando tomamos o todo da cidade a partir de uma análise sintática percebemos que o grau de integração começa a se modificar na região central. O conjunto de linhas mais integradas não se concentra apenas no centro e por mais que nele estejam o maior número delas outras surgem na região mais ao norte. A forte centralidade que anteriormente também estava localizada no centro da cidade perde suas características, sobreposição da integração local e do todo, migrando para perto da região universitária. Nesta fase da análise evidenciamos, portanto, os primeiros momentos de deslocamento da urbanidade da região central da cidade.

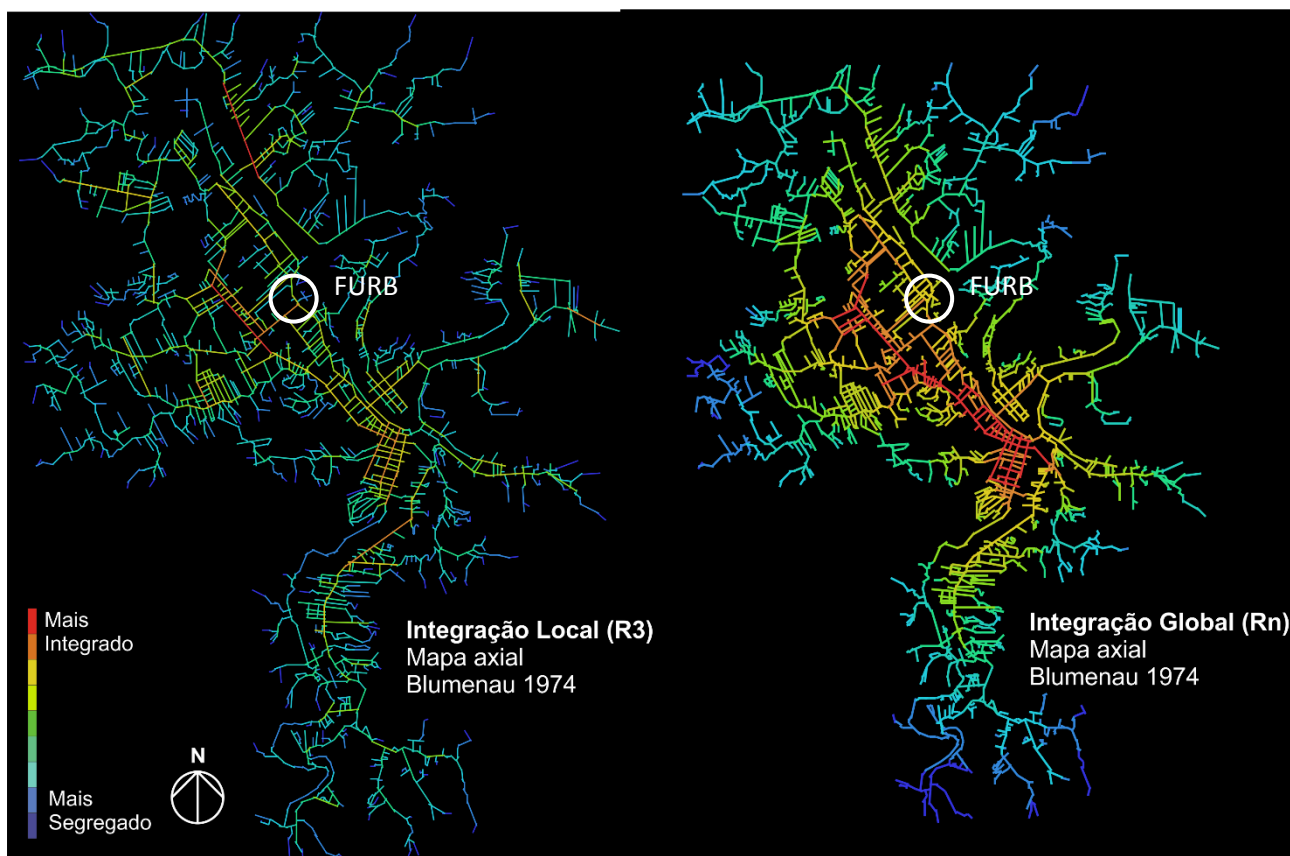


Figura 05 – Análise sintática sobre o mapa de 1974 de Blumenau

Fonte: Elaborado a partir de mapas do arquivo histórico de Blumenau

Nos mapas sintáticos elaborados tendo como base um traçado urbano mais atual de Blumenau (2010), pode-se perceber que o a região universitária se define como núcleo integrador da cidade. É o lugar onde estão contidas as áreas com maior densidade e diversidade do tecido urbano denotando uma característica de núcleo funcional demonstrado através de padrões diferenciados de uso e ocupação do solo. Na medida que há um afastamento da região central rumo ao norte, percebemos um grau de descontinuidade territorial e do processo de ocupação da região, visível através de um traçado urbano disperso. O norte detém então as áreas mais segregadas do sistema sendo ocupado, na grande maioria, por áreas industriais de grande porte.

Ao observarmos o mapa de integração local (R5), compreendemos os espaços que configuram o entorno imediato de cada linha axial analisada. Nele são revelados os centros considerados como “secundários” que estão inseridos nos centros principais, atendendo uma escala de vizinhança ou de bairro. Estes lugares tendem a gerar um movimento natural e contribuir para o surgimento de novos comércios e serviços. No caso de Blumenau os lugares com maior integração local coincidem com o núcleo de integração do todo formando uma conexão direta das linhas com alto grau de integração do sistema em geral.

Para que determinada região possua uma estrutura urbana diversificada e apropriada diariamente em diversos horários, atraindo consumidores e gerando vitalidade, tal região necessitaria de um sobreposição da Integração local e do todo. Se este lugar possuir apenas integração local, irá se resumir em equipamentos de pequeno porte atendendo a uma demanda de vizinhança ou de bairro. Se tiver apenas a integração do todo se tornará um lugar de passagem com uma grande dependência do transporte individual. A região universitária se configura por aspectos de integração local e global mostrando mais uma vez o seu potencial como nova centralidade e como núcleo integrador.

E geral é possível observar três leituras muito claras dos mapas sintáticos: o centro da cidade perdendo características de integração; o novo centro na região universitária estruturando um forte integração, com uma nova urbanidade; e a região norte se configurando como o lugar mais segregado.

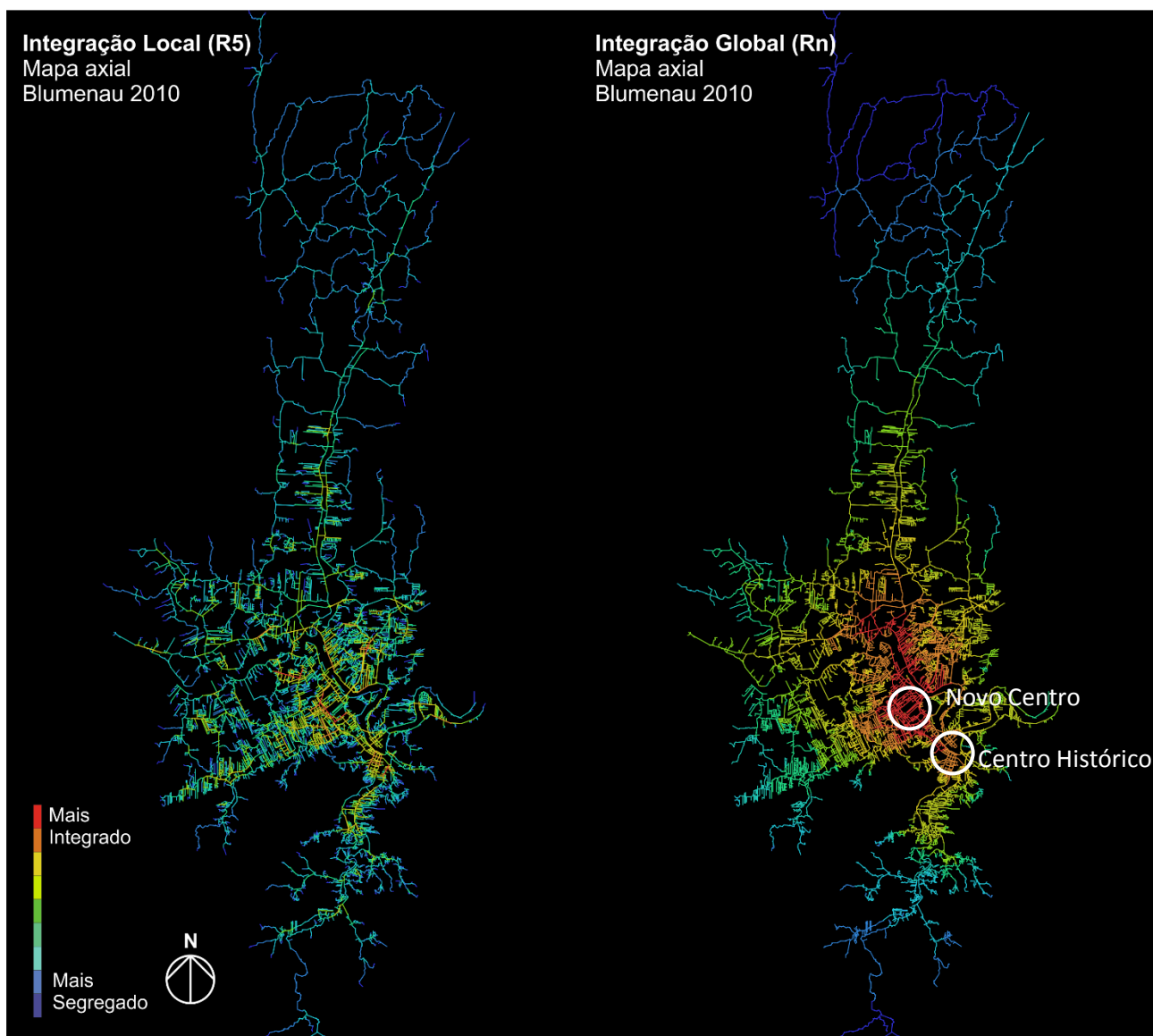


Figura 06 – Análise sintática sobre o mapa de 2010 de Blumenau

Fonte: Elaborado a partir de mapa base da Prefeitura Municipal de Blumenau

Reconhecendo a urbanidade como característica física da cidade, evidenciamos que a configuração do traçado urbano propicia, segundo uma melhor localização no todo, o surgimento de atividades ou equipamentos que possam produzir vitalidade e diversidade, aspectos cruciais para a urbanidade.

Então, com a sintaxe espacial pudemos observar que, em Blumenau, a urbanidade não está diretamente relacionada com o uso do solo mas sim com o a conformação espacial que a cidade adquiriu através do traçado. Na medida que o traçado se modificou as linhas de movimento se modificaram e criaram um novo arranjo espacial. Neste último mapa, o arranjo da cidade teve alterações bastante consideráveis se comparado aos outros analisados. Até aqui já temos muitos elementos que nos indiquem a migração do núcleo integrador e da urbanidade propriamente dita no centro de Blumenau.

Analisando as condições de urbanidade diretamente relacionadas com o traçado urbano e posteriormente relacionados com o uso do solo, vemos o centro da cidade com uma grande apropriação e com características de vitalidade, porém limitados um período do dia. Nas ruas vemos gente, gente diferente, mas não a todo momento. A falta de atividades habitacionais auxilia para que a vida no espaço público desapareça depois do horário comercial não definindo a urbanidade e restringindo-a aos horários estabelecidos pelos usos que ali estão. A esta altura da análise, não nos surpreende que, ao caminhar pelas ruas da região central, observamos vários comércios inativos ou à beira de fecharem as portas, sinais claros de que a apropriação urbana já não está mais tão presente como no passado. Os próprios espaços públicos mais formais e mais antigos do centro também indicam sinais da falta de urbanidade na região. A primeira

praça da cidade, a “Stadplatz” que no passado possuía um papel estruturador da urbanidade, hoje se tornou um espaço vazio à beira do rio, e o primeiro traçado colonial ficou fadado a abrigar edifícios institucionais e de arquivos históricos, sem contribuir em nada para a urbanidade. O centro atual se tornou um lugar de “fazer compras e passear com a família aos domingos”, e suas características históricas permaneceram apenas nos edifícios enxaiméis.

Já a expansão do centro, que margeia o campus universitário da FURB, está criando condições de urbanidade suficientemente claras. Mesmo sem ter uma apropriação intensa no horário comercial como o da região central, o campus universitário está envolto de edifícios residenciais que abrigam no térreo atividades comerciais e de serviço. Esta mistura de usos garante uma apropriação singela porém constante que perdura até as 23:00 horas ou mais, diferente daquilo que percebemos no centro de Blumenau. A universidade obviamente se torna um elemento que atrai muitas pessoas de várias regiões da cidade e de outras cidades dando a este lugar uma apropriação diversificada do espaço urbano. A vida universitária que ali reside confere ao traçado uma apropriação singular, na medida em que não existem grandes espaços públicos formais na região, dando a rua o protagonismo da vida urbana e tornando-a o principal agente de urbanidade. Em outras palavras, aqui a urbanidade é reforçada pelos usos que se sobrepõem ao traçado e auxiliam nas condições de vitalidade, as mesmas que vimos no início do trabalho através de Jacobs e Lynch.

Estas características reforçam nossa primeira observação feita através dos mapas axiais, e ajudam a confirmar a hipótese que levantamos inicialmente. A urbanidade da região central de Blumenau está se deslocando para a região norte provocando novas formas de apropriação do espaço urbano.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Reconhecemos que, no caso de Blumenau, a urbanidade é expressa através de acréscimos sucessivos de diversos momentos que modificaram a dinâmica pré-existente da forma urbana e que transformaram as relações sócio-espaciais. O espaço público por sua vez seria o resultado mais visível destes momentos determinado a configuração espacial da cidade.

As análises dos mapas históricos acrescidos pelas análises axiais apontaram a urbanidade ao longo da história de Blumenau e mostraram com clareza como ela está relacionada com a forma urbana. Em 165 anos, a cidade passou por momentos determinantes para a atual tendência de modificação dos padrões de urbanidade. Percebemos que:

- De 1850 até 1900 a cidade apareceu inalterada pelo traçado urbano, concentrando sua urbanidade na região central de colonização;
- Em 1955 é reconhecida uma característica de centralidade na cidade, que combina integração local e global, também na área central. Talvez o período com maior urbanidade no centro da cidade. Porém surgem pequenos lugares com potencial integrador fora do centro.
- Em 1974 o centro perde suas características locais de integração, assim como sua centralidade. O núcleo integrador começa a se deslocar para a região norte, onde está situado o Campus Universitário.
- Em 2010 é possível ver que Blumenau possui vários lugares que denotam integração local, mas a principal delas não está no centro. A área que abrange e circunda a Universidade Regional de Blumenau se torna o núcleo integrador a nível global compondo uma centralidade, na medida que ali também estão as linhas mais integradas a nível local.

Com base nestas observações, compreendemos que o traçado urbano teria induzido a mudança nos padrões de urbanidade no centro e auxiliado de forma decisiva na sua migração para a região norte. A condição global nos faz entender que a urbanidade está condicionada ao posicionamento dos lugares em relação ao todo maior do espaço da cidade, e a condição local nos mostra que cada espaço possui qualidades próprias resultantes da condição do todo. Ambas interferem na apropriação cotidiana dos lugares públicos e estruturam, de certa forma, as interações entre as pessoas.

O importante nesta discussão é perceber que a forma da cidade articula, modifica e intensifica as relações sociais. Neste artigo nos preocupamos em responder uma questão chave inerente a vida urbana: Qual seria a condição que favoreça o surgimento da urbanidade? Após analisar o caso de Blumenau, repostas bastante significativas apareceram. Sem dúvidas a principal é reconhecer o espaço público como o lugar fundamental da vida urbana e que nele se desenvolve a comunidade virtual defendida por Hillier, a

presença de habitantes e estranhos. A segunda é compreender que, o espaço urbano deve ter uma atratividade ou deve levar para algum lugar atrativo, para que estranhos se interessem em passar por ali. Logo configuração e atratores se complementam na equação da urbanidade. Por último, mas não menos importante, compreendemos que a configuração age como estrutura matriz da vida urbana e propicia relações interpessoais na medida que sustenta no espaço urbano morfologias, usos e atividades diversas.

Havendo urbanidade haverá pessoas, mesmo ela sendo uma característica própria da cidade. Assim nasce o espaço verdadeiramente público, com tipos de configuração somados a tipos de atratores espacializados localmente e no todo. A urbanidade se torna essencialmente material e visível; senti-la é algo de lócus cultural, histórico e de cada indivíduo.

Portanto a configuração espacial da cidade, através do traçado, é responsável por criar condições favoráveis, ou não, para mediar relações e criar situações de apropriação do espaço urbano. Urbanidade seria por fim, a interface de qualidades que reside espacialmente na morfologia de uma cidade e, acima de tudo, é a característica que dá sentido à vida em grupo em uma sociedade.

BIBLIOGRAFIA

AGUIAR, D. e NETTO, V. (2012). *Urbanidades*, Rio de Janeiro: Ed. Letra e Imagem

JACOBS, J. (2011). *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes.

LYNCH, K. (2006). *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes.

HILLIER, B.; HANSON, J. (1984) *The Social Logic of Space*. Cambridge: Cambridge University Press.

REIS, A. (1993). *Forma e Apropriação dos Lugares Públicos*. Um Estudo Sintático do Centro de Florianópolis-SC. Brasília: UNB

— (2011): *Arquitetura, Urbanidade e Meio Ambiente*. Santa Catarina: Editora UFSC

SCHRÖDER, F. (2003) *A imigração alemã para o sul do Brasil até 1859*. Porto Alegre: EDIPUCRS.

SOLA-MORALES, M. (1997). *Las formas de crecimiento urbano*. Barcelona: Ediciones Universitat Politècnica de Catalunya.